



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

Kanzleigebühr € 11,00

Gebührenfrei

gem. § 14, TP 1. Abs. 3

Geb. Ges. 1957 idgF.

Aktenzeichen **A 312/2003**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

Ing. Jochum Bierma
in A-4040 Linz, Schablederweg 54
(Oberösterreich),

am **4. März 2003** eine Patentanmeldung betreffend

"Treppengängiger Handwagen",

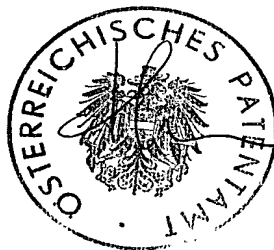
überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

Österreichisches Patentamt

Wien, am 9. März 2004

Der Präsident:

i. A.



HRNCIR
Fachoberinspektor

(73) Patentinhaber:
Bierma Jochum Ing.
Linz (AT)

(54) Titel:
Treppengängiger Handwagen

(61) Zusatz zu Patent Nr.

(66) Umwandlung von GM

(62) gesonderte Anmeldung aus (Teilung): *A*

(30) Priorität(en):

(72) Erfinder:

(22) (21) Anmeldetag, Aktenzeichen:

(60) Abhängigkeit:

(42) Beginn der Patentdauer:

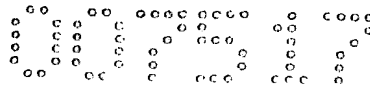
Längste mögliche Dauer:

(45) Ausgabetag:

(56) Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:

Die Erfindung bezieht sich auf einen treppengängigen Handwagen mit zwei in einem Fahrgestell gelagerten Laufrädern und mit einem als zweiarmigen Hebel ausgeführten Stützfuß, der mit seinem dem unteren Aufsetzende gegenüberliegenden Ende über die Hubhöhe entlang einer Stützfußführung geführt und zwischen dem Aufsetzende und dem oberen geführten Ende mit einem Kurbeltrieb verbunden ist.

Treppengängige Handwagen, wie Rollstühle oder Karren zum Fördern von Lasten, sind mit einer Hubeinrichtung versehen, mit deren Hilfe der Handwagen von Stufe zu Stufe angehoben oder abgesenkt werden kann. Günstige Konstruktionsverhältnisse ergeben sich in diesem Zusammenhang, wenn die Hubeinrichtung einen heb- und senkbaren Stützfuß aufweist, der auf eine Trittstufe aufgesetzt wird und das Fahrgestell des Handwagens je nach Fahrrichtung auf die nächste Stufe anhebt oder absenkt. Damit die Laufräder beim Aufwärtsfahren über die nächste Trittstufe angehoben und auf diese aufgesetzt werden können, muß der Stützfuß gegenüber dem Fahrgestell nicht nur eine Hubbewegung, sondern auch eine Bewegung in Fahrrichtung ausführen. Gleiches gilt für eine Handwagenbewegung treppabwärts, um die Laufräder zunächst von der einen Trittstufe abzuheben und um deren Vorderkante herum auf die darunterliegende Trittstufe abzusenken. Zu diesem Zweck ist es bekannt (EP 1 129 923 A2), das obere Ende des Stützfußes in einer sich über die Hubhöhe des Stützfußes erstreckenden Führungsschiene zu führen und den Stützfuß zwischen dem unteren Aufsetzende und dem oberen Führungsende an die Kurbel eines Kurbeltriebes anzulenken. Die neben der Hubbewegung durch den Kurbeltrieb bedingte Schwenkbewegung des Stützfußes um das obere Führungsende reicht jedoch bei den gedrängten Platzverhältnissen nicht aus, um die Laufräder über die jeweilige Trittstufe anheben oder absenken zu



können. Aus diesem Grunde werden die Laufräder auf einem gegenüber der Kurbel zum Antrieb des Stützfußes um 180° winkelfversetzten Kurbelarm des Kurbeltriebes gelagert, so daß die Laufradachsen zusätzlich entlang einer Kreisbahn bewegt werden, was im Zusammenhang mit dem phasenverschobenen Antrieb des Stützfußes die erforderliche Bewegung der Laufräder gegenüber dem Aufsetzende des Stützfußes zur Überwindung einer Stufe sowohl der Höhe nach als auch quer dazu sicherstellt. Die zusätzliche Führung der Laufräder entlang einer zur Achse des Kurbeltriebes konzentrischen Kreisbahn macht jedoch diese Konstruktion aufwendig.

Der Erfindung liegt somit die Aufgabe zugrunde, einen treppengängigen Handwagen der eingangs geschilderten Art mit einfachen konstruktiven Mitteln so auszugestalten, daß trotz einer ortsfesten Lagerung der Laufräder im Fahrgestell ein sicheres Überwinden von Treppenstufen mit Hilfe eines heb- und senkbaren Stützfußes gewährleistet werden kann.

Die Erfindung löst die gestellte Aufgabe dadurch, daß der Kurbeltrieb an einem am Stützfuß angelenkten Lenker angreift und daß für das dem Stützfuß gegenüberliegenden Ende des Lenkers eine quer zur Stützfußführung verlaufende Lenkerführung vorgesehen ist.

Da zufolge dieser Maßnahmen die Kurbel des Kurbeltriebes nicht unmittelbar, sondern über einen Lenker am Stützfuß angreift, der mit seinem dem Stützfuß gegenüberliegenden Ende quer zur Stützfußführung geführt wird, kann der Lenker aufgrund seiner endseitigen Führung bei einer Fahrt treppabwärts aus der Ruhestellung, die durch den angehobenen Stützfuß bestimmt wird, zunächst mit seinem Aufsetzende vor allem quer zur Stützfußführung verlagert werden, was ein Ausschwenken des Stützfußes über die die Laufrollen aufnehmende Trittstufe zur Folge hat, bevor der Stützfuß im wesentlichen über den Lenker abgesenkt und auf die nachfolgende untere Trittstufe aufgesetzt wird. Nach dem Aufsetzen des Aufsetzenden des Stützfußes auf der unteren Trittstufe werden die Laufräder von der oberen Trittstufe abgehoben und über die vordere Kante der Trittstufe hinweg auf die untere Trittstufe abgesenkt und zwar bei einer gleichzeitigen horizontalen

Verlagerung, weil mit dem Rückbewegen des Lenkers in seine Ausgangsstellung wiederum eine Verlagerungsbewegung des Lenkers quer zur Stützarmführung verbunden ist. Bei einer Bewegung treppaufwärts wird in umgekehrter Bewegungsabfolge der Stützfuß auf die Trittstufe aufgesetzt, auf der die Laufräder aufliegen, um die Laufräder um die Vorderkante der nächsthöheren Trittstufe herum auf diese aufzusetzen. Über den Verlauf der Stützfußführung und der Lenkerführung sowie die wirksamen Hebelverhältnisse können den jeweiligen Anforderungen angepaßte Bewegungsbahnen des Aufsetzenden des Stützfußes gegenüber dem Fahrgestell für die jeweilige Hub- bzw. Senkbewegung vorgegeben werden.

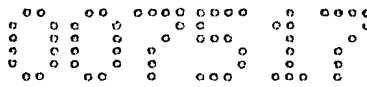
Die Stützfußführung kann in an sich bekannter Weise aus einer Führungskulisse für das obere Ende des Stützfußes bestehen. Besonders einfache Konstruktionsverhältnisse ergeben sich allerdings, wenn die Stützfußführung aus einem einerseits am Fahrgestell und andererseits am oberen Ende des Stützfußes angelenkten Führungslenker besteht. Ein solcher Führungslenker könnte auch für die Lenkerführung vorgesehen werden, doch ist es im allgemeinen wegen des vergleichsweise geringen Platzangebotes günstiger, für die Lenkerführung eine Führungskulisse anzuordnen, um eine ausreichende Querverlagerung des Lenkers zu erreichen. Eine vorteilhafte Lenkerbewegung ergibt sich, wenn die Führungskulisse zur Querverlagerung des Lenkers im wesentlichen radial zum Kurbeltrieb verläuft.

In der Zeichnung ist der Erfindungsgegenstand beispielsweise dargestellt. Es zeigen:

Fig. 1 einen erfindungsgemäßen Handwagen in einer schematischen Seitenansicht und die

Fig. 2 bis 6 diesen Handwagen in verschiedenen Stellungen während der Befahrung einer Treppe in einem kleineren Maßstab.

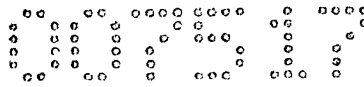
Der schematisch angedeutete Handwagen 1, beispielsweise eine Rollstuhl, weist gemäß der Fig. 1 in einem Fahrgestell 2 gelagerte Laufräder 3 auf, von denen das in der dargestellten Seitenansicht vordere aus Übersichtlichkeitsgründen weggelassen wurde. Die Hubeinrichtung 4, die den Handwagen 1 treppengängig macht,



- 4 -

umfaßt einen Stützfuß 5, der als zweiarmiger Hebel ausgebildet ist und an seinem unteren Aufsetzende Stützrollen 6 trägt. An dem dem Aufsetzende gegenüberliegenden Ende ist eine Stützfußführung 7 in Form eines Führungslenkers 8 vorgesehen, der einerseits am Fahrgestell 2 und andererseits am oberen Ende des Stützfußes 5 angelenkt ist. Zwischen dem Aufsetzende und dem oberen Führungsende des Stützfußes 5 greift an diesem ein Lenker 9 an, dessen dem Stützfuß 5 gegenüberliegendes Ende in einer Lenkerführung 10 quer zur Stützfußführung 7 geführt wird. Diese Lenkerführung 10 ist gemäß dem Ausführungsbeispiel als Führungskulisse 11 ausgebildet, in die eine Führungsrolle 12 am Ende des Lenkers 9 eingreift. Der Lenker 9 wird über einen Kurbeltrieb 13 angetrieben, dessen den Lenker 9 tragender Kurbelzapfen mit 14 bezeichnet ist. Der Antrieb des Kurbeltriebes 13 erfolgt über einen Elektromotor 15. In der in Fig. 1 dargestellten Ausgangsstellung der Hubeinrichtung 4 befindet sich der Stützfuß 5 in einer oberen Hublage, wobei der Führungslenker 8 in der dargestellten, für die Treppenfahrt vorgegebenen Neigungslage des Handwagens 1 angenähert horizontal verläuft, wie dies auch für die Lenkerführung 10 gilt, die radial zum Kurbeltrieb 13 ausgerichtet ist. Aufgrund dieser Ausrichtung der Lenkerführung 10 und der gewählten Winkelausbildung des Lenkers 9 ergibt sich bei einer Umdrehung des Kurbeltriebes 13 für die Anlenkachse 16 zwischen dem Lenker 9 und dem Stützfuß 5 eine strichpunktiert angedeutete Bewegungsbahn 17, die aufgrund der gewählten Hebelverhältnisse und der Führung des Stützfußes 5 über den Führungslenker 8 eine Bewegungsbahn 18 für die Stützrollen 6 bedingt.

In den Fig. 2 bis 6 ist der durch die Bewegungsbahn 18 vorgegebene Bewegungsablauf für die Hubeinrichtung 4 anhand von einzelnen Bewegungsschritten für ein Befahren einer Treppe treppabwärts veranschaulicht. Der Handwagen 1 wird auf der jeweiligen Trittstufe 19 gegen die Vorderkante der Trittstufe 19 gerollt bis die Laufräder 3 in herkömmlicher Weise über an der Vorderkante abfallende Fühlerrollen gebremst werden. Der dann über den Motor 15 angetriebene Kurbeltrieb 13 bewirkt eine Verlagerung des Stützfußes 5 aus der in der Fig. 2 angedeuteten Ausgangsstellung mit den gebremsten Laufrädern 3 im wesentlichen über die Vorderkante der Trittstufe 19 hinaus, wobei die Stützrollen 6 oberhalb der Trittstufe 19 über deren Vorderkante bewegt werden, bevor der Stützfuß 5 auf die nachfol-



- 5 -

gende untere Trittstufe 20 aufgesetzt wird, wie dies aus dem in den Fig. 3 und 4 dargestellten Bewegungsablauf ersichtlich wird. Nach dem Aufsetzen der Stützräder 6 auf die untere Trittstufe 20 wird aufgrund der weiteren Abwärtsbewegung des Stützfußes 5 das Fahrgestell 2 mit den Laufrädern 3 von der oberen Trittstufe 19 abgehoben (Fig. 4) und nachfolgend auf die untere Trittstufe 20 aufgesetzt, wie dies in den Fig. 5 und 6 angedeutet wird. Nach dem Aufsetzen der Laufräder 3 auf der unteren Trittstufe 20 wird der Stützfuß 5 wieder in die Ausgangsstellung angehoben (Fig. 6), so daß der Handwagen 1 wieder an die Vorderkante der Trittstufe 20 gerollt und neuerlich um eine Stufe abgesenkt werden kann. Beim Treppaufsteigen erfolgt der Bewegungsablauf in umgekehrter Reihenfolge.

Patentanwälte
Dipl.-Ing. Gerhard Hübscher
Dipl.-Ing. Helmut Hübscher
Spittelwiese 7, A-4020 Linz

(31 855) II

Patentansprüche:

1. Treppengängiger Handwagen mit zwei in einem Fahrgestell gelagerten Laufrädern und mit einem als zweiarmigen Hebel ausgeführten Stützfuß, der mit seinem dem unteren Aufsetzende gegenüberliegenden Ende über die Hubhöhe entlang einer Stützfußführung geführt und zwischen dem Aufsetzende und dem oberen geführten Ende mit einem Kurbeltrieb verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Kurbeltrieb (13) an einem am Stützfuß (5) angelenkten Lenker (9) angreift und daß für das dem Stützfuß (5) gegenüberliegenden Ende des Lenkers (9) eine quer zur Stützfußführung (7) verlaufende Lenkerführung (10) vorgesehen ist.
2. Treppengängiger Handwagen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Stützfußführung (7) aus einem einerseits am Fahrgestell (2) und andererseits am oberen Ende des Stützfußes (5) angelenkten Führungslenker (8) besteht.
3. Treppengängiger Handwagen nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkerführung (10) aus einer Führungskulisse (11) für das vom Stützfuß (5) abgewandte Lenkerende besteht.
4. Treppengängiger Handwagen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Führungskulisse (11) radial zum Kurbeltrieb (13) verläuft.

Linz, am 3. März 2003

Ing. Jochum Bierma
durch:

Patentanwälte
Dipl.-Ing. Gerhard Hübscher
Dipl.-Ing. Helmut Hübscher
A-4020 Linz, Spittelwiese 7

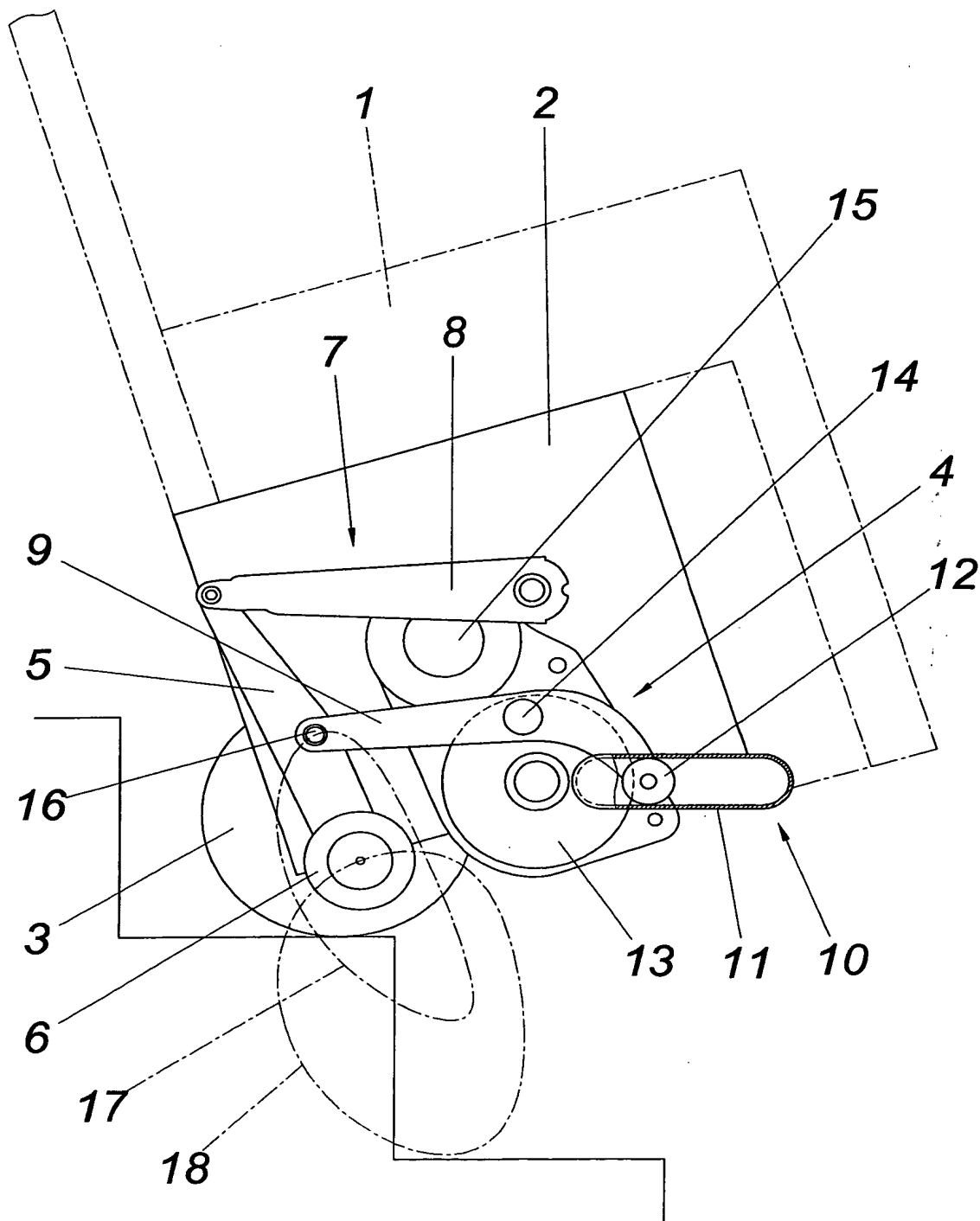
(31 855)

Zusammenfassung:

Es wird ein treppengängiger Handwagen (1) mit zwei in einem Fahrgestell (2) gelagerten Laufrädern (3) und mit einem als zweiarmigen Hebel ausgeführten Stützfuß (5) beschrieben, der mit seinem dem unteren Aufsetzende gegenüberliegenden Ende über die Hubhöhe entlang einer Stützfußführung (7) geführt und zwischen dem Aufsetzende und dem oberen geführten Ende mit einem Kurbeltrieb (13) verbunden ist. Um vorteilhafte Bewegungsabläufe zu schaffen, wird vorgeschlagen, daß der Kurbeltrieb (13) an einem am Stützfuß (5) angelenkten Lenker (9) angreift und daß für das dem Stützfuß (5) gegenüberliegenden Ende des Lenkers (9) eine quer zur Stützfußführung (7) verlaufende Lenkerführung (10) vorgesehen ist.

(Fig. 1)

FIG. 1



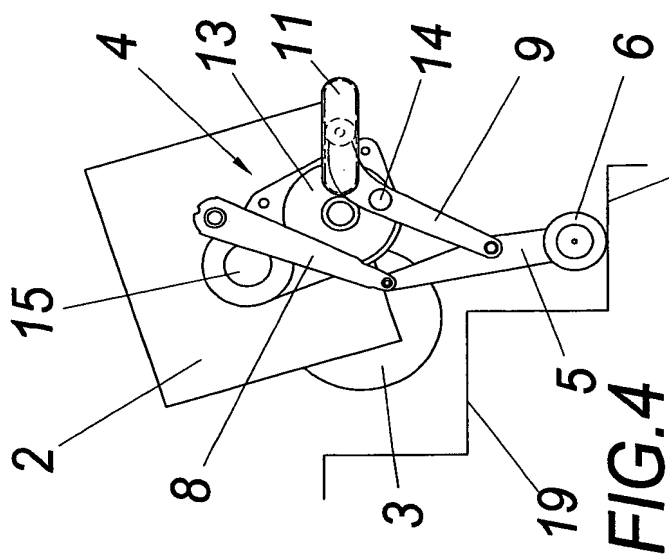


FIG. 2

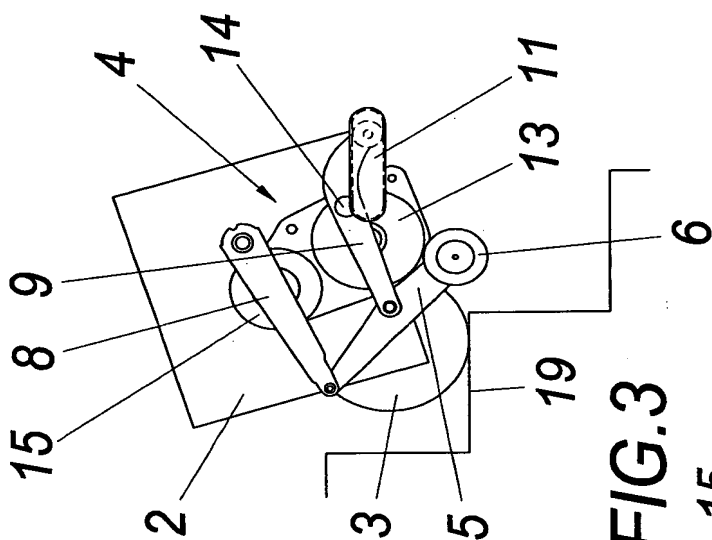


FIG. 3

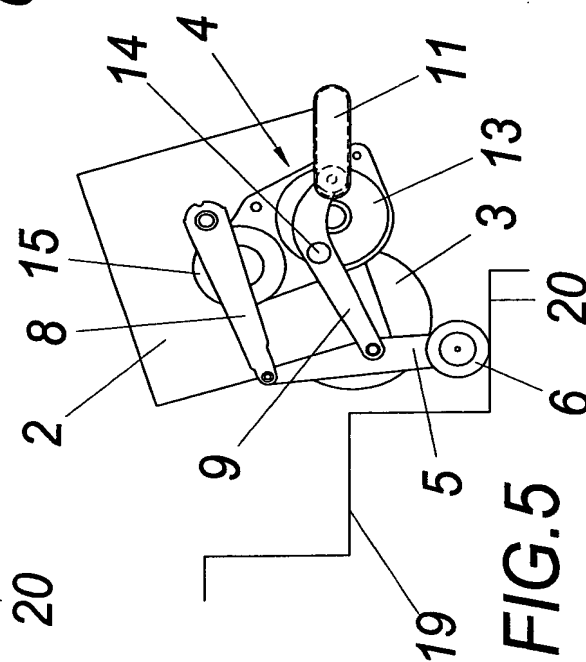


FIG. 5

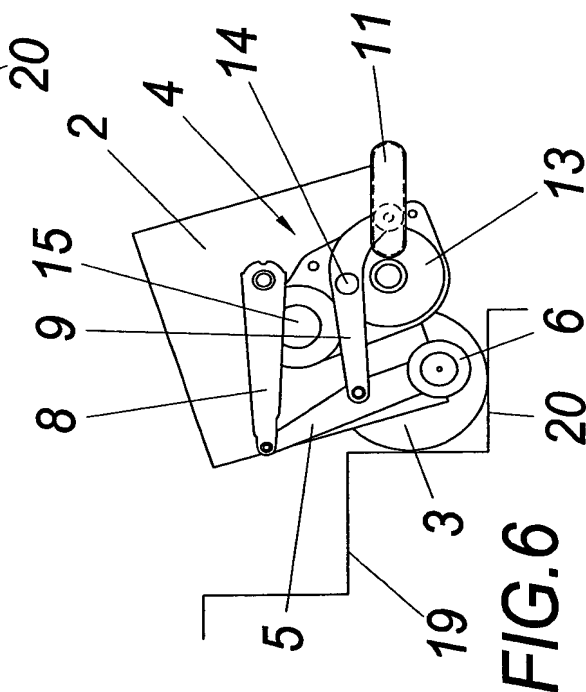


FIG. 6

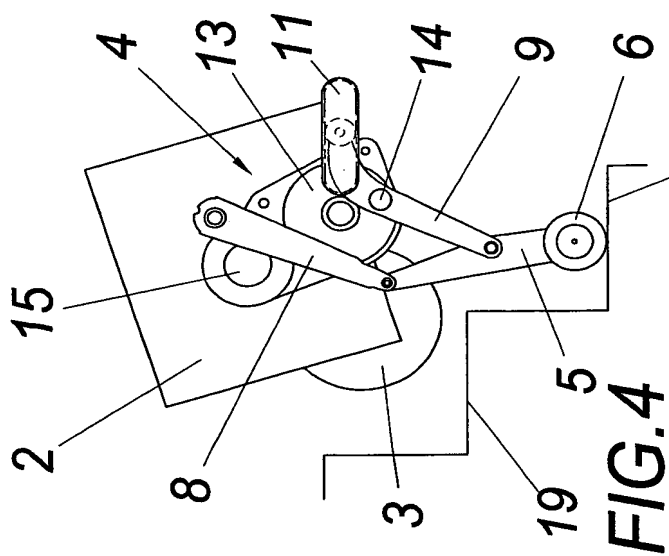


FIG. 4